平成８年長審第５８号
貨物船フェリー第十江崎油送船久仁丸警備艇せとなみ衝突事件

言渡年月日　平成９年２月１８日
審　判　庁　長崎地方海難審判庁（降幡泰夫、佐和明、千手末年）
理　事　官　大山繁樹

損　　害
第十江崎－船首に擦過傷、船首接触により船客待合室外壁の一部、隣家のベランダの手すりを損傷
久 仁 丸－左舷船首外板が凹損、マストが曲損
せとなみ－右舷船尾のハンドレール、通風筒などが損傷

原　　因
第十江崎－主機作動確認不十分

主　　文
　本件衝突は、フェリー第十江崎が、逆転機の作動確認不十分で、同機の前後進切替用サーボシリンダが不調のまま発進したことに因って発生したものである。
　受審人Ａを戒告する。
　受審人Ｂを戒告する。

理　　由
（事実）
船 種 船 名　貨物船フェリー第十江崎
総 ト ン 数　１９９トン
機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　１，０２９キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　船長
海 技 免 状　四級海技士（航海）免状（旧就業範囲）

受　審　人　Ｂ
職　　名　機関長
海 技 免 状　三級海技士（機関）免状（機関限定）

船 種 船 名　油送船久仁丸
総 ト ン 数　１２トン

機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　１９キロワット

船 種 船 名　警備艇せとなみ
総 ト ン 数　１３トン
機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　３６７キロワット

事件発生の年月日時刻及び場所
平成８年６月２８日午前６時２５分
長崎県瀬戸港

フェリー第十江崎（以下「第十江崎」という。）は、船首及び船尾にプロペラ及び舵を装備した、両頭式中央船橋機関型の自動車渡船で、長さが３９．０１メートルあり、船首側のみに錨鎖庫と揚錨機が備えられていた。

操舵室は、車両甲板となっている上甲板の中央上方に設けられた遊歩甲板にあり、船首側と船尾側の両方に主機の遠隔操縦台と舵輪が設けられ、通常、船首方向を前進側とするときは船首側の操縦台と船尾のプロペラ及び舵が使用され、船尾方向を前進側とするときは船尾側の操縦台と船首のプロペラ及び舵が使用されるが、プロペラについては、切替弁により前進側のプロペラに切り替えることもできるようになっていた。

主機及び減速逆転機（以下「逆転機」という。）の遠隔操縦装置は、７キログラム毎平方センチメートルの圧力に減圧された圧縮空気によって作動し、船体中央にある機関室の主機と、その船首尾側にそれぞれ設けられた逆転機のいずれか一方を制御するようになっており、操舵室操縦台の操縦レバーを中立位置から前方へ倒せば、逆転機の上部に取り付けられた３位置サーボシリンダ（以下「サーボシリンダ」という。）の前進側へ圧縮空気が流入するとともに後進側の空気が放出され、ピストンが前進作動側へ移動してこれにリンクしている逆転機の前後進切替弁が前進に入り、同レバーを手前に倒せば、同シリンダの後進側へ圧縮空気が流入するとともに前進側の空気が放出され、同様に逆転機の同切替弁が後進に入るようになっており、操縦レバーを倒す角度に応じて主機の調速機が制御され、回転数が調節されるようになっていた。

ところで、サーボシリンダは、ピストンの両端に合成ゴム製のシールパッキンとこれを保持するリングがそれぞれはめ込まれており、同シリンダの両端と中央の計３個の空気ポートのうち、中央のポートからは常に圧縮空気が送られていて、ピストンの両端側すなわち前進側と後進側の空気圧力がないときピストンが中央に保持されて逆転機が中立位置を保つようになっており、同パッキンが劣化するなどして中央ポートからの空気が大量に漏えいすれば、操縦レバーの位置に関係なく漏れた側に空気圧がかかって遠隔制御不能となるおそれがあり、第十江崎では、取扱説明書に従って４年ごとに同シリンダを開放整備することとし、平成５年１０月に同シリンダを開放して同パッキンを新替えした。

また、操舵室の両主機操縦台には、主機回転計、制御空気圧力計、逆転機切替スイッチ、主機緊急停止ボタン等のほか、逆転機の前後進切替弁と直接連動して点滅する逆転機位置表示灯がそれぞれ備えら

れ、同切替弁が前進側となれば緑灯が、中立となれば白灯が、後進側となれば赤灯がそれぞれ点灯し、取扱説明書には、始業時主機を始動する前に操縦レバーを動かして対応する表示灯が点灯することを確認するよう記載されていた。

第十江崎は、主席船長または主席機関長が休暇下船中、それぞれ次席船長または次席機関長が乗り組む就労体制をとり、毎日午前６時３０分ごろから午後６時３０分ごろまで不定期で長崎県の瀬戸港と松島港の間を往復し、夜間は瀬戸港内の町営浮桟橋付近の南西に面した野積場岸壁に無人で係留されており、同８年６月２７日午後６時３０分ごろ運航を終えていつものように同岸壁に至り、着岸した僚船フェリー第八江崎に船首を北西方に向けて右舷着けで接舷し、船首及び船尾から岸壁とフェリー第八江崎にそれぞれ係船索をとって乗組員全員が上陸したが、船尾側逆転機用サーボシリンダの前進側のシールパッキンが硬化するなどして気密が保てない状態となっていた。

ところで、第十江崎が係留された場所は、船首が、岸壁から約２０メートル離れた所に設けられた町営浮桟橋の南東側から約３５メートルの所に位置し、野積場岸壁には、同船の船首から約１０メートル前方に久仁丸が右舷着けで係船され、同浮桟橋の南東側にはせとなみが船首を北東に向けて左舷着けで係留されており、第十江崎の船首から約２７メートル前方の岸壁が８メートルばかり同浮桟橋側にせり出していて、そこには船客待合所が建てられていた。

第十江崎は、翌２８日早朝いつものとおり運航を開始することとなり、同日午前６時１５分ごろ次席機関長の受審人Ｂが、同時２０分ごろ次席船長の受審人Ａがそれぞれ帰船した。

Ａ受審人は、運航を開始するため係留場所から北方約４００メートルの発着場へ第十江崎を移動することとし、船首側を前進方向と決めて操舵室の船首側操縦台と船尾プロペラを使用することとしたが、平素だれも逆転機の遠隔操作テストを行っていないから自分も行う必要がないと思い、同操縦台の操縦レバーを動かして対応する各表示灯が点灯するか否かテストすることなく、船尾側逆転機のサーボシリンダが不調となっているのに気付かないまま、出港用意を令した。

一方、Ｂ受審人は、機関室に赴いて発電機を始動し、同機駆動の空気圧縮機をかけて主機の始動空気や遠隔操縦装置用空気が所定の圧力まで上昇したことを確認したあと、Ａ受審人が逆転機の遠隔操作テストを行わずにこれに立ち会うことができない状況であったが、フェリーでは出港前の機関テストを行う慣習がないものと思い、機器の保守担当者として取扱説明書に従い逆転機の遠隔操作テストを主機始動前に自ら行うことなく、船尾側逆転機のサーボシリンダが不調となっているのに気付かないまま、主機を始動して機関用意を終えた。

こうして第十江崎は、Ａ、Ｂ両受審人ほか２人が乗り組み、同日午前６時２４分少し前船首尾とも長さ約４メートルのランプドアを上昇限度の約４０度まで上げた状態で、２．４０メートルの等喫水をもって離岸準備を開始した。

Ａ受審人は、操舵室で操船にあたり、町営浮桟橋等が船首方向間近にあったが、フェリー第八江崎左舷側にとっていたブレストラインを残さないまま係船索をすべて外させ、同時２４分少し過ぎ船尾を沖に振り出すため右舵３５度をとって主機を回転数毎分３００の微速力前進とし、２メートルばかり前進して船尾が左舷方に約１０度振れたとき、舵を中央に戻して微速力後進をかけたところ、逆転機用サーボシリンダの前進側シールパッキンからの空気漏えい量が増加して同機が後進に入らず、前進のままとなっていたが、表示灯を確認しなかったのでこのことに気付かず、更に操縦レバーを少し倒したことから前進速力が増加し、同時２５分ごろ瀬戸港北防波堤南灯台から真方位１３５度６００メートルばかり

の地点において、第十江崎の船首が、久仁丸の左舷船首に後方から約４５度の角度で衝突し、ようやく逆転機の異常に気付いて操縦レバーを中立としたが、依然同機が中立とならずに前進し、前方のせり出した岸壁に船首が当たって船尾を左方に振り、第十江崎の船首が北東方を向いてその左舷船尾がせとなみの右舷船尾に衝突した。

当時、天候は曇で風力１の南東風が吹き、潮候は下げ潮の初期であった。

また、久仁丸は、長さ１１．３８メートルの、船尾に操舵室のある鋼製油送船で、約１２キロリットルの積載容量を有し、船長Ｃが１人で乗り組み、各船に燃料油を輸送販売していたが、当時は前記岸壁に長期間無人のまま係船されてタンク代わりに使用されており、Ａ重油約２キロリットルを積んで喫水不詳のまま係船中、前記のとおり衝突した。

また、せとなみは、中央船橋型のアルミニウム合金製警備艇で、船長Ｄ及び機関長の２人の警察官が乗り組んで長崎県西彼杵半島西岸一帯を主として昼間警らし、夜間は前記浮桟橋に無人で喫水不詳のまま係留されていたものであるが、前記のとおり衝突した。

衝突の結果、第十江崎は、船首に擦過傷を生じ、久仁丸は、左舷船首外板が凹損したほかマストが曲損し、せとなみは、右舷船尾のハンドレール、通風筒などが損傷したが、のちいずれも修理され、第十江崎の船首が岸壁に当たった際、ランプドアが船客待合所の外壁の一部と隣家のベランダの手すりに当たってこれらが損傷したが、いずれも修理された。

（原因）

本件衝突は、フェリー第十江崎が、長崎県瀬戸港において、始業のため係留場所を離岸するにあたり、逆転機の作動確認が不十分で、同機の前後進切替用サーボシリンダが不調のまま前進発進し、後進操作を行ったとき逆転機が後進に切り替わらず、前進状態のまま操船不能となったことに因って発生したものである。

フェリー第十江崎の逆転機の作動確認が不十分であったのは、船長が、同機の遠隔操作テストを行わなかったことと、機関長が、機関担当者としての同テストを行わなかったこととによるものである。

（受審人の所為）

受審人Ａが、始業の目的で係留場所を離岸する場合、逆転機が正常に作動して安全運航ができるよう、逆転機の遠隔操作テストを行うべき注意義務があったのに、これを怠り、平素だれも同テストを行っていないから自分も行う必要がないと思い、同テストを行わなかったことは職務上の過失である。Ａ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。

受審人Ｂが、始業の目的で係留場所を離岸するにあたり、船長が逆転機の遠隔操作テストを行わない場合、これに立ち会うことができないから、機関担当者として同機の前後進切替弁が正常に作動するか否か確認できるよう、取扱説明書に従って主機始動前に自ら同テストを行うべき注意義務があったのに、これを怠り、フェリーでは機関のテストを行う慣習がないと思い、同テストを行わなかったことは職務上の過失である。Ｂ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１

項第３号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。